MIGUEL CARLOS CORREIA PAES

VALLE DE ALCANTARA

Sua importancia no movimento ordinario e accelerado de Lisboa

LISBOA
TYPOGRAPHIA UNIVERSAL
DE THOMAZ QUINTINO ANTUNES, IMPRESSOR DA CASA REAL
Rua dos Calafates, 110

1881

MIGUEL CARLOS CORREIA PAES

VALLE DE ALCANTARA

Sua importancia
no movimento ordinario e accelerado
de Lisboa

LISBOA
TYPOGRAPHIA UNIVERSAL
DE THOMAZ QUINTINO ANTUNES, IMPRESSOR DA CASA REAL
Rua dos Calafates, 110

1881

O estudo que com o modesto titulo **LOCAL PARA O EDIFICIO DO CORREIO** estâmos publicando em folhetins no *Diario de Noticias*, prosegue seu caminho; como porém volverão ainda mezes, antes que elle possa ser impresso e publicado em livro especial, parece-nos de grande vantagem para o publico e sobretudo para aquelles que realmente se interessam pelos melhoramentos de Lisboa, publicar em folheto separado o que escrevemos a respeito do valle d'Alcantara, que, pela sua proximidade de Lisboa, sua extensão e suave inclinação é chamado a desempenhar um papel da mais alta importancia no movimento ordinario e accelerado, da capital com todo o paiz, logo que aquelles a quem incumbe a rigorosa obrigação de attender ao estado actual das cousas, se resolvam a olhar para elle com a devida attenção.

Estas considerações foram publicadas em os folhetins n.os 59, a 65, interrompendo a resposta á carta d'um estimavel correspondente, que se nos havia dirigido, escrevendo a proposito de tres dos melhoramentos que indicámos; e, apesar d'essa publicação ter sido recentissima, já, felizmente, podemos accrescentar mais alguma cousa, melhorando assim successivamente este estudo, como é o nosso mais ardente desejo.

Ainda o valle de Alcantara

Tudo o que estamos escrevendo é resposta á carta do nosso estimavel correspondente e ainda, de certo, não concluimos, vamos porém pedir-lhe licença para um momento a interrompermos, tratando d'uma questão importantissima, a que já em outro logar d'este estudo nos referimos, mas em que julgâmos indispensavel fallar novamente, a vêr se é possivel estimular aquelles a quem, principalmente, deve interessar obter a sua resolução, o que duvidâmos, pois vamos começando a convencer-nos de que ha, talvez, um proposito deliberado em não dar o mais pequeno andamento, (nem ao menos estudando-os), a qualquer dos melhoramentos que temos indicado, por mais simples, economicos e vantajosos que sejam, como o de que vamos de novo occupar-nos!

É realmente consolador! É um bom incentivo a futuros evangelisadores de ideias grandiosas!

Sem duvida que é muito desagradavel ter cada um de fallar de si, mas entendemos tambem que é uma necessidade definir claramente as posições, para que não haja equivocos e cada um saiba com quem lida, de onde vem, e para onde vae.

Chefe da exploração do caminho de ferro de sueste e das obras em construcção no Barreiro, temos trabalho e responsabilidade mais do que sufficiente para um empregado. Para que o serviço não padeça, somos obrigado a tirar ao descanço e até ás pequenas distracções muitas horas para dedicar a este estudo, e tudo isto sem o mais pequeno interesse, antes, pelo contrario, despeza, porque, como os nossos amigos perfeitamente sabem, nada recebemos pelos nossos folhetins, não vendemos os nossos folhetos, gastâmos dinheiro em os publicar, bem como os mappas e desenhos que os acompanham.

Temos a íntima convicção da nossa absoluta incompetencia para os elevados cargos do poder legislativo ou executivo; portanto, nem sonhamos com tão arrojada idéa.

Quando mais novo, menos conhecedor dos homens e das cousas, desejavamos dirigir as obras publicas de um districto, com a idéa de *fazer alguma cousa;* o acaso permittiu satisfazer esse desejo muito mais cedo do que o mereciamos.

Apesar de destinado a ir para os estudos do caminho de ferro do Douro, a saida da direcção de obras publicas de Vizeu de um collega, encarregado do estudo da estrada de Agueda a Tondella, determinou o illustre deputado por aquelle circulo, o, actualmente, nosso prezadissimo amigo Thomaz Ribeiro, mas então completamente desconhecido, a interpellar o respectivo ministro, pedindo que com toda a urgencia, fosse substituido aquelle engenheiro, e como ainda não tinhamos sido nomeado para aquelle serviço, recebemos ordem de marchar para Vizeu, o que fizemos, confessâmos, com bem pouca vontade. Chegámos áquella cidade em 1 de dezembro de 1865, e no dia 22 do dito mez recebemos a portaria que nos encarregava da direcção das obras publicas d'aquelle districto, transferindo para Coimbra o nosso prezadissimo amigo Mathias Cypriano Pereira Heitor de Macedo, então director, o que elle muito desejava, pois tinha a sua familia n'aquella cidade, e a sua estada em Vizeu era considerada provisoria até haver quem o substituisse.

Fomos, pois, e muito antes do que esperavamos, collocado á testa das obras publicas de um districto e dos mais importantes!

Diligenciámos *fazer alguma cousa,* e parece-nos tel-o conseguido, mas o complemento d'esse desejo não podia deixar de trazer-nos dissabores, vindo afinal o córte de pequena porção de um quintal, obrigando o traçado de uma das mais importantes estradas d'aquelle districto a afastar-se mais de 2 kilometros da sua na-

tural direcção, contra a vantagem do movimento geral, e os pedidos do governador civil, da junta geral do districto, das camaras municipaes de Vizeu e da povoação mais directamente interessada, que todos representaram, pedindo se levasse a effeito a modificação do traçado que tinhamos proposto, originar a nossa transferencia para Castello Branco, *adoçada* já se vê com o *saboroso mel* da *conveniencia do serviço!*

Em verdade, cortar uma nesga de um quintal a um *influente politico*, e contra a sua vontade, é de certo cousa inaudita!!! A guerra de Troya teve uma origem menos importante! A conquista de Alger proveio de uma affronta bem menor! Podia com mais rasão do que a questão Hohenzollern, ser a causa da guerra franco-prussiana! Ainda hoje, onze annos volvidos, nos considerâmos feliz pela transferencia; pois, sem duvida, podiamos ter sido *demittido completamente!*

Ficámos curado, como não podia deixar de ser, da pequena ambição de ser director de obras publicas! De então para cá pedimos dispensa de acceitar as que nos offereceram. Temos conservado uma posição secundaria, estamos perfeitamente satisfeito com ella, e como ha sempre quem deseje os primeiros logares, temos fé em Deus que nos deixarão *vegetar* n'estas *despresadas regiões!*

O individuo é na realidade o que é; a posição não o altera. Se vale pouco como subalterno, e este é o nosso caso, a nomeação para cargo superior não o faz valer mais. Póde, socialmente, ser mais considerado, mas não póde, como o eminente orador Flechier, responder ao bispo, que em uma discussão na camara franceza lhe lançou em rosto a humildade do seu nascimento. «Sou filho de um tendeiro, é verdade; mas se v. ex.ª tivesse nascido na tenda de meu pae, tinha ficado alli toda a vida. Eu saí!»

A nossa unica ambição social é a elevação aos postos militares superiores, quando, por escala nos competirem, para que se outro *quintal* e outro *influente politico* se derem o fraternal abraço de auxilio, empre-

gando o seu muito alto e poderoso valimento contra o insignificante, quasi ephemero *bichinho*, chamado Miguel Paes, possa elle, com mais algum conforto, eclipsar-se, consagrando o resto dos seus dias em mostrar aos incredulos os *louros* concedidos aos que tomam a serio o progresso e illustração do paiz, e assistir quotidiana e religiosamente ao render da guarda principal, na praça do commercio, e á queda do balão do arsenal da marinha, duas das mais nobres, elevadas e importantes occupações que em Lisboa podem servir de epilogo á nobre carreira das armas!

Eis a nossa suprema ambição!

Nada mais!

Quem assim pratica (desculpem os nossos bondosos leitores a dureza de phrase que pela primeira vez empregâmos), não póde fugir a este dilemma: é, ou *tolo*, com todas as suas quatro e frisantes letras, ou *caróla* pelas suas idéas, apostolo desinteressado d'ellas, genero exotico, que vae pouco a pouco desapparecendo dos museus chamados *nações*, e que, parece-nos, não tardará muitos annos, passará ao dominio dos archeologos e anthropologos!

Se, porém, nos desgostam, tenham a certeza de que não tanto quanto seria necessario para desistir do nosso proposito; pois, querendo Deus, esperâmos que Elle nos permittirá ultimar este estudo, que sem duvida já o estaria, se tantas interrupções não nos tivessem forçado a alongal-o.

Temos dito algumas cousas que de certo não agradarão a todos, mais algumas diremos ainda antes de concluir.

O grande Napoleão, exposto demasiado aos tiros do inimigo na ponte de Arcole, respondeu aos que o aconselhavam a sair d'aquelle sitio: «A *bala* que ha de matar-me ainda se não fundiu. «Posto que a infinita distancia d'aquelle immortal vulto, seja-nos permittido parodiar aquella sublime phrase, dizendo: hão de apparecer ainda os predestinados a executar a maior parte dos melhoramentos que indicámos!

Muitos dos que são capazes, existem; estão naturalmente afastados; póde ser que um dia venham a apparecer!

....

Vamos adiante.

Não creia, pois, o nosso estimavel correspondente que esta interrupção signifique falta da consideração que lhe tributâmos; bem pelo contrario; tudo quanto temos dito depois da publicação da sua amavel carta provem da sua recepção, mas a parte de que ora estamos tratando é muito importante, sem duvida, mas quanto possivel fastidiosa a ler e trabalhosa para quem se vê obrigado a consultar grande numero de livros e extrahir d'elles o que julga conveniente ao seu estudo. Mas é indispensavel, portanto far-se-ha. A interrupção não significa pois senão duas cousas:

1.ª Tratar como dissemos, de uma questão importante;

2.ª Amenisar este estudo não o tornando tão enfadonho.

Com effeito, dar aos nossos benevolos leitores tres ou quatro folhetins seguidos em que unicamente se leiam nomes de pontes e viaductos, suas dimensões, custo e preço por metro corrente, é aborrecido para quem os lê, que naturalmente acaba por não os lêr, o que, em verdade, é a maior desfeita que póde fazer-se ao auctor.

O estudo das obras de arte grandiosas sem duvida interessa a todos, mas principalmente aos constructores e aos engenheiros; a maior parte dos nossos leitores só poderão ter n'elle o interesse de se instruirem, mas sempre que o podermos fazer, sem os enfastiar, fal-o-hemos, tornando assim esta leitura mais agradavel, e guardando para depois continuar o estudo das pontes.

Vamos, pois, ao assumpto da interrupção.

Em o folhetim n.º 13, de 2 de maio ultimo, descrevemos o valle de Alcantara, a sua inclinação geral, as suas inapreciaveis vantagens para o movimento

geral de Lisboa, com os seus arrabaldes, facilitando tambem o estabelecimento de um caminho de ferro, e fallámos na indispensabilidade de completar a estrada desde a Ponte Nova, na baixa de Campo de Ourique, até entroncar em Sete Rios com a estrada de Bemfica, Cintra, Collares, etc.

Como, porém, nem todos se recordarão já do que então dissemos, vamos resumil-o, quanto possivel, accrescentando agora o que nos parecer conveniente.

O valle de Alcantara, o mais occidental de Lisboa, que póde e deve vir a ser a sua mais extensa e importante arteria de movimento com as principaes povoações dos seus arrabaldes, tem sido votado ao mais injusto olvido, ao mais completo desprezo que é possivel imaginar!

Ninguem se lembra d'elle senão para permittir ao seu longo a installação de quantos fócos de infecção se desejam concentrar ali; e oxalá nos enganemos, mas parece-nos que elles não foram estranhos ás febres epidemicas que tanto flagellaram no passado verão os habitantes das cumiadas e encostas contiguas áquelle valle.

O valle de Alcantara é sem duvida o mais extenso de Lisboa, porque tendo origem nas alturas da Falagueira e Porcalhota, dirige-se ao Tejo, tendo uma extensão total de 10 kilometros. A 6 kilometros da origem é seu affluente o pequeno valle que vem do Rego.

Ao longo d'elle e na sua margem direita estende-se o aqueducto das aguas livres, atravessando-o perto de Lisboa sobre a monumental arcada, vulgarmente conhecida pela denominação de arcos das aguas livres; na sua margem esquerda a estrada da Porcalhota e Bemfica até Sete Rios, estrada que, em logar de seguir o valle, como todas as rasões aconselhavam, afastou-se d'elle para subir aquella horrorosa rampa até ao alto de Campolide!

A inclinação geral do valle de Alcantara é a menor de todos os valles de Lisboa, o que não só lhe assegura um papel importantissimo na viação ordinaria da ci-

dade com os seus arrabaldes, mas ainda, com mais forte razão, uma linha de movimento accelerado, que sem duvida será uma das de maior importancia que confluirá a Lisboa.

Podendo servir facilmente e com uma subida suavissima a todo o movimento das povoações que se servem pela estrada de Sete Rios e Bemfica, taes como Carnide, á direita; Bellas, Sabugo, Mafra, Torres, etc., ao centro; Queluz, Cintra, Collares, etc., á esquerda, é elle obrigado a fazer-se pelas duas unicas linhas que conduzem a Sete Rios: uma a rua de S. José, S. Sebastião da Pedreira e Palhavã; outra as ruas de S. Bento, Rato, Amoreiras e Campolide.

Em ambas são fortissimas as rampas; portanto, como consequencia natural, a alteração da saude, o definhamento rapido da vida de todos quantos por ellas transitam com frequencia, sejam pessoas, sejam animaes de carga e tiro.

Desde a grande arteria marginal do Tejo até Sete Rios, seguindo o valle de Alcantara, ha uma extensão de 4:500 metros, e como as cotas de nivel d'aquelles pontos extremos são aproximadamente 3 e 40 metros, a inclinação geral média é de 0^{m},008 por metro, inclinação boa para um caminho de ferro, optima para uma estrada ordinaria. Esta estrada existe desde o largo junto á ponte de Alcantara até á Ponte Nova, em uma extensão aproximada de 1:500 metros, e, posto que em alguns pontos precise melhorada, facil é executal-o. Faltam pois 3:000 metros, e, construidos elles, ficará a arteria marginal do Tejo ligada directamente em Sete Rios com uma das mais importantes e concorridas estradas dos arrabaldes de Lisboa e por uma via de inclinação tão suave.

Desçâmos ainda a maiores detalhes para tornar mais sensivel a importancia que póde assumir o valle de Alcantara no grande movimento de Lisboa, apresentando as distancias e differenças de nivel que se percorrem pelas actuaes linhas de movimento que vão dar a Sete Rios e se percorreria por aquella.

Tomemos por origem um ponto notavel, o arco triumphal da rua Augusta, na praça do Commercio, centro do movimento do valle central na grande arteria marginal.

1.ª Do arco da rua Augusta pelo Passeio Publico, ruas de S. José, S. Sebastião da Pedreira, Palhavã até Sete Rios são 5:000 metros, tendo que subir á cota 85 metros sobre o nivel do mar, no alto de S. Sebastião da Pedreira, para d'ahi descer á cota 40 metros em Sete Rios.

2.ª Do mesmo arco pelas ruas do Arsenal, S. Paulo, Boa Vista, largo do Conde Barão, ruas dos Mastros, S. Bento, Rato, Amoreiras e Campolide 5:500 metros, tendo que subir á cota 112 metros no alto de Campolide, para da mesma sorte descer á cota 40 metros.

3.ª Do mesmo arco pelo Aterro, Alcantara, seguindo directamente este valle até Sete Rios, 7:800 metros, tendo a subir unicamente da cota 3 metros a 40 metros.

Estes numeros são mais eloquentes que tudo quanto podessemos dizer, e mostram á mais obcecada intelligencia qual a transcendente importancia que o valle de Alcantara póde ter no movimento da cidade, e que mesmo da parte inferior do valle central, embora o percurso seja maior, attendendo á pequena differença de nivel, é incomparavelmente mais vantajoso, sobretudo para vehiculos pesados, ir pelo valle de Alcantara do que subir a S. Sebastião da Pedreira.

Pelo valle da rua de S. Bento vê-se que a distancia do arco da rua Augusta a Sete Rios é proximamente egual, mas a differença de nivel muito maior, a que vae de 85 para 112 metros, isto é, mais 27 metros; portanto muito peior do que a de S. Sebastião.

Do valle da rua de S. Bento para o poente as vantagens crescem successivamente, não só para os habitantes das freguezias de Santa Catharina, Mercês, Santos, Lapa, S. Pedro em Alcantara, como ainda para os do concelho de Belem, especialmente os que moram na arteria marginal do Tejo e suas proximi-

dades, pois seria, sem contestação, a linha do valle de Alcantara a mais directa e vantajosa no seu movimento para todas as povoações que se servem pela estrada de Sete Rios, pois lhe evitaria subir ao alto de Campolide, como agora são obrigadas a fazer.

Se a importantissma estrada do valle de Alcantara estivesse construida, como ha muitos annos devia estar, por ella podiam desde logo ter corrido os carros americanos com tracção a cavallos, no principio, mas com tracção de vapor logo que pelo aperfeiçoamento das locomotivas se reconheceu a vantagem de as empregar, e entre os diversos systemas, que se experimentaram em Lisboa, appareceu um realmente notavel. Assim se teriam estabelecido carreiras nas melhores condições de commodidade publica, conduzindo passageiros para Bemfica, Porcalhota, Queluz, Bellas, etc.

A sua construcção anniquilaria os focos de infecção que se têem accumulado n'aquelle valle, obrigaria a arborisar as encostas, que de escalvadas e feias, em partes, se tornariam amenas e ridentes, e, passando sob o monumental aqueducto das aguas-livres, permittiria admirar de perto aquella obra de arte, a mais grandiosa e arrojada que nos legaram os nossos maiores. Em qualquer paiz em que o culto dos monumentos é lei que todos acatam com o mais entranhado affecto e respeito, bastava esta unica, mas transcendente rasão, para que a estrada do valle de Alcantara estivesse construida. Faltam-lhe 3:000 metros apenas; podem custar 12:000$000 réis (e já não é preço muito baixo); construir-se sem grande esforço em tres mezes; porque não está ainda construida?

Os altos de S. Sebastião da Pedreira e de Campolide são verdadeiros sorvedouros da saude e vida de todas as pessoas que frequentemente necessitam transital-os, e principalmente dos animaes de carga e tracção. Se as rampas fossem suaves, como as do valle de Alcantara, poderiam não só ter mais longa vida, mas, durante ella, fazer muito mais e melhor serviço.

Que até ao dia 2 de maio ultimo não estivesse

construida a estrada, era simplesmente indesculpavel; mas depois d'esse dia, em que pela primeira vez descrevemos aquelle valle e mostrámos as suas inapreciaveis vantagens no movimento da cidade, despresar o que dissemos não é simplesmente indesculpavel, é um verdadeiro attentado contra a saude publica, um crime de leso-animalismo e de leso-movimento!

Que importancia deu ás nossas considerações a Junta Consultiva de saude publica do reino, que tem indeclinavel obrigação de tratar da saude e da vida dos habitantes d'este paiz, intervindo em todas as differentes circumstancias em que julgue aquelles preciosos bens possam ser prejudicados ou annullados?

Que attenção lhes deu, e como cumpre a missão que voluntariamente se impôz, a sociedade protectora dos animaes, vendo as fadigas, os inauditos esforços a que os infelizes animaes estão sujeitos, obrigados a subir as horrorosas rampas de S. Sebastião da Pedreira e Campolide, com cargas muito superiores ás suas forças, e puxando vehiculos, que, mesmo vasios, mal podem arrastar?

Como patrocinaram os melhoramentos publicos, as vantagens e commodidades dos seus municipes, as camaras municipaes de Lisboa e Belem, que não representaram sobre a mais que urgentissima necessidade de construcção d'aquella estrada?

Que olvido é este da junta geral do districto (pois julgâmos que aquella estrada deve ser classificada como districtal) em votar a urgencia e os insignificantes meios necessarios para sua construcção? Especialmente os representantes de Lisboa, Belem, Cintra, Mafra, Torres Vedras, etc., em summa de todas as povoações cujo movimento é mais directamente interessado n'aquella estrada, como pódem considerar-se livres da immensa responsabilidade que lhes impende por descurarem tão transcendente assumpto?

Como zelam a saude dos seus animaes e até os seus proprios interesses os donos dos trens e vehiculos de aluguer?

Como olham as suas commodidades e as do publico os altos funccionarios, as pessoas mais abastadas, poderosas e influentes das diversas classes sociaes, que, tendo bellas vivendas ao longo das estradas da Luz e Carnide, Bemfica, Bellas, Mafra e Torres, Cintra e Collares, vão todos os annos passar a estação calmosa n'aquelles deliciosos sitios?

Que attenção tem prestado a um estado de cousas que tão directamente a prejudica, e cuja solução augmentará muito os seus proventos, a companhia de carruagens lisbonense?

Finalmente, que têem feito todos (pois todos são interessados) para a realisação de tão importante melhoramento?

Nada!!!

Amarga e desconsoladora verdade! Triste anemia moral a que tem chegado um povo docil, amigo do progresso, de tudo quanto é bello e generoso, mas cujas aspirações grandiosas nem sempre têem sido, parece-nos, convenientemente aproveitadas!

A estrada do valle d'Alcantara será tambem uma das *loucuras*, das *visões*, das *utopias* do engenheiro Miguel Paes?

Estará no mesmo caso da ponte do Tejo, dos viaductos metallicos entre a Graça e Estrella, entre o largo do Caldas e o Chiado, e das outras grandes arterias de movimento da cidade, sobre as quaes as *boas pessoas* se não pejam de emittir opiniões, que deviam ter o bom senso de occultar, para não mostrarem a sua absoluta ignorancia?

São precisos 12:000$000 réis e tres mezes para completar a estrada do valle d'Alcantara, não haverá n'este paiz, outr'ora patria de tantos heroes de patriotismo e abnegação *um homem*, d'aquelles que o grande philosopho Diogenes procurava com a sua lanterna accesa, ao meio dia, na praça publica de Athenas, que aos meios de fortuna reuna grandeza d'alma e queira elevar-se sobre a inercia e inervamento quasi geral, practicando uma acção nobre, d'estas que per-

petuam o nome do individuo e o tornam abençoado dos presentes e vindouros, vinculando-o ao beneficio publico, como tantos nomes de praças e ruas indicam serviços feitos por benemeritos, construindo-a á sua custa?

Tão baixo chegou já o patriotismo dos portuguezes, que havendo tantos, que teem a coragem de esbanjar sommas avultadas em *ninharias* e *futilidades*, não a tenham para gastar uma pequena verba em levar a effeito um tão humanitario e vantajoso melhoramento?

Oh! que, se podessemos satisfazer o nosso desejo, não concederiamos a pessoa alguma a gloria de o fazer; e, depois de concluido, descreveriamos então a sua importancia, terminando o artigo por estas simples palavras: *eis as razões porque o fizemos.*

Não podemos, infelizmente, por isso chamamos a attenção dos que pódem, a vêr se, entre tantos, é possivel encontrar *um homem!*

Vindo a proposito, passamos a descrever, posto que a ligeiros traços, porque outra cousa não permitte a natureza restricta d'este estudo, as magnanimas acções de muitos estrangeiros e nacionaes, contemporaneos, cujos rasgos de generosidade, philantropia e patriotismo, eternisaram os seus nomes na posteridade, vendo-os cobertos de bençãos e respeito no presente.

A delicadeza determina que comecemos pelos estrangeiros; e, como pelo seu sexo e virtudes seja a mais digna de respeito, tem o primeiro logar

Lady Burdett Coutts

Esta senhora, verdadeiro anjo de caridade, não limita os rasgos da sua generosidade á cidade de Londres, em que habita, estende-os a outros hemispherios; vamos enumerar alguns dos seus mais notaveis donativos, e por elles os nossos prezadissimos leitores poderão apreciar o alto valor d'aquelle verdadeiro

«Genio do Bem», o amor do proximo que se concentra no seu coração todo bondade.

Construiu á sua custa a esplendida egreja de Santo Estevão, em Westminster, com tres escolas annexas. Em Carlisle construiu uma outra.

Dotou com 225:000$000 réis o bispado de Adelaide-Cap-Town e British, na Columbia, fundando além d'isso um estabelecimento no sul da Australia para educação dos indigenas.

Forneceu os fundos para o levantamento da planta de Jerusalem e offereceu restaurar os antigos aqueductos de Salomão para abastecer de aguas aquella cidade.

Em um dos mais terriveis logares de Londres, tão conhecido e temido pela policia, os jardins da Nova Escocia, comprou uma grande área de terreno, onde edificou casas para alugar a preços baixos a mais de cem familias.

Perto d'este sitio edificou á sua custa o esplendido mercado de Columbia, uma das mais bellas e espaçosas construcções de Londres, ligada com o caminho de ferro de leste por um tramway (via para carros americanos).

No parque Victoria construiu uma magnifica fonte, uma das melhores da cidade: outra igual em frente do jardim zoologico, e outra em frente do mercado Columbia. Algumas d'estas fontes têem tanques para os animaes beberem.

Ajudou com grande despeza a emigração na Inglaterra e na Irlanda em annos de fome, e sustenta á sua custa uma quinta modelo n'uma das colonias inglezas.

Tem mandado construir e pelos systemas mais aperfeiçoados, centos de barcos salva-vidas, fazendo-os distribuir pelos pontos mais perigosos das costas de Inglaterra. A despeza de conservação e tripulação d'um grande numero d'esses barcos corre por sua conta.

Os beneficios que têem prestado e as victimas que

têem arrancado ao furor das ondas são innumeraveis; só este inverno representam centenares de pessoas.

Esta enumeração de beneficios é insignificante comparada com o numero de esmolas e dadivas particulares.

É tão hospitaleira como caritativa. Os soberbos jardins da sua *villa*, em Highgate, estão sendo constantemente franqueados a milhares de creanças de escolas, que ali vão recreiar-se, e a quem muitas vezes manda dar refeições.

Instituiu na Ilha da Madeira um hospital para tisicos.

Em differentes pontos da cidade de Londres mandou construir abrigos para os cocheiros dos *cabs*, de praça, e os cavallos se recolherem, evitando assim o estarem expostos aos rigores do inverno.

Em julho de 1867 miss Coutts deu em Holly-Lodge um dos maiores jantares de que ha noticia. Mais de dois mil voluntarios belgas foram por ella convidados, assistindo a elle o principe e a princeza de Galles e cêrca de quinhentos membros da nobreza e pessoas de distincção.

Esta nobre senhora é a mais popular da Inglaterra e o seu nome é familiar em todo o mundo. Quando em 1868 a grande procissão da *Reforma* passava em frente da celebre casa de esquina de Piccadilly, onde ella reside, foi avistada pela multidão e saudada freneticamente durante tres horas que tantas levou o cortejo a passar. Esta saudação teve o verdadeiro caracter de uma demonstração de sympathia e gratidão nacional.

Em 1871 recebeu a honra do *Peérage* [1] com o titulo de *Right Hon. Angela Georgina Baroness.*

Depois d'esta data tem recebido muitas outras distincções.

[1] A graduação de «Péerage» é um titulo de nobreza, que não corresponde exactamente ao nosso pariato, mas que póde, sem grande erro, comparar-se-lhe.

Peabody (Jorge)

O mais notavel dos philantropos contemporaneos é, sem duvida, o illustre Peabody, o *Rei dos philantropos!*

Os seus magnanimos rasgos de generosidade, os seus avultados donativos para auxiliar as emprezas uteis, chegam a parecer fabulosos, ou extrahidos dos maravilhosos contos arabes das *Mil e uma noites!*

Vamos dar aos nossos leitores a lista das principaes acções da grandeza d'alma d'aquelle homem, mais do que illustre, que encheu o universo de seu nome e o seu nome de bençãos, d'aquelle semi-deus de caridade e patriotismo!

Posto que o nosso humilde elogio seja um *átomo*, em face de tão immortal vulto, os nossos leitores avaliarão, pelo conhecimento das suas principaes obras de caridade, o que foi aquelle homem.

De origem americana, nasceu em 1795.

Começou a sua vida por caixeiro de mercearia e mais tarde de loja de modas. Em 1837 veiu estabelecer-se em Londres e em 1848 abandonou o commercio de fazendas para se entregar a negocios bancarios, tendo sido um dos primeiros banqueiros d'aquella opulenta metrópole.

A sua casa prestou relevantes serviços ao credito de muitos Estados da grande republica e a todo o commercio.

Em 1851 fez, á sua custa, as despezas dos expositores americanos, que concorreram á exposição universal de Londres.

Em 1852 concorreu com parte da despeza para a expedição do doutor Kane em busca de Franklin.

D'esta epoca em diante consagrou, sem interrupção, uma grande parte da sua collossal fortuna a obras de beneficencia, em grande, porque não era partidaria da pequena caridade, a esmola.

Fundou em Danvers, terra da sua naturalidade,

um Instituto, que tem o seu nome, e que lhe custou 108:000$000 réis.

Pouco depois offereceu para um estabelecimento analogo no Maryland 450:000$000 réis.

Em 1862, quando se retirava dos negocios, depois de uma contínua prosperidade, offereceu á cidade de Londres, por carta de 12 de março, 675:000$000 réis, destinados á construcção de casas para habitação de pobres.

Em 1866 fez outro donativo de egual somma de 675:000$000 réis para o mesmo fim, e em outubro do mesmo anno, offereceu mais 675:000$000 réis á universidade de Havard, para a creação d'um museu e escola de archeologia e ethnologia.

O congresso americano votou-lhe em março do 1867 — *o agradecimento nacional* — pelos seus beneficios a favor da humanidade, mas elle ainda não acabára a sua obra!

N'esse mesmo anno offerecia aos Estados-Unidos 1.900:000$000 réis (dois milhões de dollars), para a educação de menores, nos Estados do Sul, sem distincção de côr, ou raça, e dois annos mais tarde (junho de 1869), dava-lhe mais 950:000$000 réis (um milhão de dollars), para o mesmo fim!

Apesar de protestante, em março de 1868 foi recebido em audiencia particular pelo Papa.

Em julho do anno seguinte a cidade de Londres inaugurava-lhe solemnemente a sua estatua.

Em 1869 falleceu em Londres. O seu corpo foi transportado para a America, mandando o governo dos Estados-Unidos uma esquadra a Inglaterra para o acompanhar atravez o Oceano!

Digamos alguma cousa sobre outro membro d'aquelle pleiade de benemeritos, que, principalmente na Inglaterra e nos Estados-Unidos, não se contam por duzias, nem por centos, mas por milhares, formando assim uma verdadeira legião.

Pedro Cooper

Este illustre americano começou a sua carreira por aprendiz de constructor de carruagens, e foi, successivamente fabricante de machinas, marceneiro, merceeiro e fabricante de grude e gelatina, em que adquiriu fortuna.

Foi o constructor da primeira locomotiva americana, que foi feita por desenhos seus.

Tomou sempre no mais alto interesse a educação technologica, e fundou á sua custa o edificio conhecido pelo nome *Instituto Cooper*, que é muito extenso, e lhe custou mais de 650:000 dollars (617:500$000 réis.) A este instituto doou posteriormente em dinheiro a somma de 150:000 dollars (réis 142:500$000).

Os cursos são livres. As aulas nocturnas são frequentadas por mais de dois mil alumnos, principalmente artistas mechanicos, de artes e minas, chimica, desenho, construcção, etc.

O instituto tem tambem uma escola de telegraphia para o sexo feminino, outra de gravura em madeira, e outra de photographia; salas para bibliotheca, galerias de objectos de arte, etc.

Não sabemos se ainda vive este benemerito e illustre cidadão, mas em 1875, e contando então oitenta e quatro annos, dedicava ainda toda a sua intelligencia e actividade ao melhoramento da sua instituição.

Cornell (Ezra)

Este prestante cidadão tambem é americano, e começou a sua vida por artista mechanico e seguiu differentes officios sem grande resultado. Por fim dedicou-se á telegraphia electrica e a comprar e vender terrenos, e n'isto fez uma das maiores fortunas dos Estados-Unidos.

O seu primeiro acto de liberalidade foi um donativo de 45:000$000 réis para uma bibliotheca, mas

logo em seguida projectou e levou á execução a construcção de uma universidade, que lhe custou réis 684:000$000.

Deu mais 22:500$000 réis para uma escola.

Um anno depois tinha dotado a sua universidade com um valor superior a 1.800:000$000 réis. Tem ella trinta e dois professores residentes e sete não residentes, todos homens celebres na sciencia, que leccionam engenharia, artes mechanicas, agricultura, etc.

Além dos donativos feitos pelo seu fundador teem-lhe sido feitos outros de valor superior a 450:000$000 réis.

Em 1878 mr. Henry Safe, de Brooklyn, deu réis 225:000$000 para lhe ser annexado um instituto para individuos do sexo feminino.

Mayer (Joseph)

Este generoso inglez construiu em 1865 uma bibliotheca, que enriqueceu com 20:000 volumes, e a que annexou um parque de tres hectares, que offertou á sua aldeia de Bebington, no condado de Cheshire.

Vanderbitt

Este distincto capitão de navios, americano, em 1862 mandou construir um vapor, a que deu o seu nome, e que offereceu ao governo dos Estados-Unidos, tendo-lhe custado 180:000 libras, ou 810:000$000 réis.

Grant

Este banqueiro inglez, um dos principaes accionistas da empreza Larmanjat, em Lisboa, além de outros muitos donativos importantes, gastou mais de réis 300:000$000 nas expropriações de casas e construcção de um pequeno jardim, em Londres, depois denominado *Leicester square.*

É conveniente saber-se que todos estes donativos

foram feitos em vida dos doadores, que são contemporaneos; e ainda n'isso se mostra o patriotismo e bom senso pratico dos inglezes e americanos, que querem elles mesmos emprehender esses melhoramentos, crear e vêr robustecer essas grandiosas instituições philantropicas, não deixando essa gloria aos seus successores.

Que differença!

Lá, á sua custa, qualquer homem rico faz um melhoramento publico despendioso; aqui, nem á custa de todos, quizeram fazer o *square* no centro do palacio Barcellinhos!

Como se vê, citámos unicamente alguns exemplos, dos mais notaveis, é verdade, de actos de elevada philantropia; se porém descessemos a enumerar os d'aquelles que, em consequencia das suas fortunas mais modestas, concorrem com donativos menos valiosos, encheriamos volumes, mesmo não incluindo os que fossem inferiores a 1:000 libras ou 4:500$000 réis.

E' por estes actos de patriotismo e pelos de energia e illustração que aquellas nações são poderosas, e sel-o-hão sempre, pois o credo politico absoluto de todos os seus homens de estado, embora divirjam nos meios praticos, e o amor patrio de todos os seus filhos, se reduz exclusivamente a ennobrecel-as. Quem tivera a fortuna de vêr entre nós adoptar-se tão digno proceder!

Tratemos agora dos nossos patricios, e posto que modestamente, por isso que as nossas fortunas não permittem outra cousa, temos muitas pessoas benemeritas e caridosas.

Sem querer entrar na descripção do sem numero de actos de beneficencia, amor patrio e excessiva bondade da familia real portugueza, já em pensões permanentes, já em esmolas avulsas, que montam annualmente a dezenas de contos de réis; sem fallar na edificação do hospital Estephania, erigido pelo saudoso monarcha D. Pedro V, e das escolas das Neces-

sidades e de Mafra, e dos alumnos estudando nas escolas do paiz e do estrangeiro á custa dos magnanimos monarchas; sem querer recordar os actos de inexcedivel bondade e caridade de sua magestade a rainha que lhe valeram o sympathico e invejavel titulo de *Anjo de caridade,* e que ainda ultimamente subscreveu com uma somma avultada para o complemento da fachada do *Duomo*, de Florença, tendo ha poucos dias mandado distribuir valiosos donativos pelas povoações da Trafaria, Almada, Seixal, Barreiro, Villa Nova da Rainha e Azambuja, para soccorrer as pessoas mais necessitadas e que soffrem privações occasionadas pelos temporaes; sem descer portanto a maiores minuciosidades, para que, segundo uns, não sejamos alcunhado de adulador, segundo outros de politico, deixemos á consciencia publica memorar os rasgos de generosidade e philantropia sabidos e usufruidos por tantas pessoas, que os bemdizem e lhe têem votado sincera gratidão.

A posteridade lhes fará a justiça devida, já que muitos dos contemporaneos fingem desconhecer as qualidades, com a mira de só encontrar defeitos!

Entre os particulares extremam-se sem duvida os viscondes da Gandarinha.

Os melhoramentos feitos na villa de Cascaes, os donativos para um sem numero de obras de caridade e subscripções publicas, o azylo que vae fundar na sua magnifica vivenda de Penha Longa, bem como o apuramento de raça de algumas especies de animaes uteis, a simplificação e aperfeiçoamentos de processos agricolas que alli tem introduzido, elevam aquelle homem generoso, tornando-o digno do louvor publico.

Sua illustre esposa, uma das mais sympathicas damas da nossa primeira sociedade, convencida de que a missão da mulher, a quem Deus concedeu intelligencia e abundancia de meios, deve ser mais alta do que ter por templo a ociosidade e por deuses as joias, as *toilettes* e os camarotes, entre outros rasgos da mais fidalga bizarria, instituiu o azylo da Gandarinha, ver-

dadeiro modelo de instituições d'aquella ordem, que só por si é sufficiente para immortalisar o seu nome e collocal-o entre os das mais illustres damas portuguezas.

Honra lhe seja.

Pormitta que á sua corôa de gloria addicione uma singella flôr um desconhecido, mas sincero e respeitoso admirador.

Se lhes devem ser indifferentes os louvores, porque os louvores estão nas suas consciencias, não desdenharão de certo a mais affectuosa e sincera homenagem de respeito de um homem de bem.

Tratando de homens uteis, de benemeritos, seria um indesculpavel olvido não fallar de José Maria dos Santos, o intelligente e abastado lavrador, desbravador de charnecas, o aperfeiçoador da agricultura, colonisador por excellencia!

A sua colonia agricola do Pinhal Novo estende-se mais de uma legua ao longo do caminho de ferro de sueste, não tendo menos de outro tanto de largura.

Aquelle horroroso deserto, em que ainda não ha muitos annos só se via matto e desolação, está hoje perfeitamente agricultado; ha ali um sem numero de familias que vão vender os seus productos a Setubal, a Aldegallega, e já exportam alguma cousa para Lisboa.

Quando, aos domingos, se reunem quasi todos aquelles colonos no grande largo em frente da estação do Pinhal Novo, não só para assistirem aos officios divinos em uma modesta, mas bonita egreja, que ali se edificou, mas ainda para venderem os seus productos agricolas e abastecerem-se, do que hão mister, no amplo mercado que em todos esses dias se effectua, fica-se na realidade absorto, pensando nas venturas e melhoramentos que póde fazer *um homem*, especialmente se ao seu genio audaz e emprehendedor reune a riqueza.

José Maria dos Santos tem ali uma modesta, mas commoda vivenda, como as tem na magnifica herda-

de de Palma, proximo do Sado, em Moura, e outros pontos. Nem só os colonos cultivam; tambem elle manda cultivar e plantar por sua conta; o seu magnifico olival, de 50:000 pés, tem já hoje arvores lindas; a immensa vinha já começa a dar os seus fructos.

Repetimos: quem, como nós, conheceu aquelle deserto, e vê hoje aquella florescente colonia, não póde deixar de bemdizer o homem util, cidadão benemerito, que bastava o que já tem feito para que o seu nome ficasse immorredouro!

Aquillo que os differentes governos, apesar dos meios de de que dispôem, não têem podido até agora levar a effeito, tem-o posto em pratica José Maria dos Santos, e sem auxilio de ninguem!

E digam que os particulares nada podem fazer!

D'este modesto cantinho saudo-te, homem util e generoso. Continúa, que, mesmo em vida, pertences á posteridade!

Ha muito tempo que não vemos figurar nas listas das subscripções aquelle benemerito illustre, residente no Porto, mas cujas acções generosas e philantropicas se estendiam a todo o paiz, aquelle *anonymo*, valendo um milhar de nomes, aquella *providencia* sempre occulta e simplesmente designada por uma letra do alphabeto

— *Y* —

a segunda das *incognitas!*

Porque será este silencio?

Acaso já o seu corpo desappareceria da face da terra?

Mas, se assim foi, porque occultar ainda o seu nome, que já lhe não pertence, mas a nós todos, que o queremos honrar e venerar, expondo-o á immortalidade do porvir?

Quem é que se julga com direito a roubar o seu nome á posteridade?

Será possivel que não haja no Porto um parente, um amigo, uma pessoa sequer, que o conhecesse?

Por mais que elle quizesse occultar-se, parece-nos

impossivel que se podesse guardar absoluto mysterio a respeito de tão nobres acções; portanto saiba-se finalmente quem era aquelle caridoso anonymo; diga-nos, quem o souber, alguma cousa a seu respeito!

Na subscripção publica para erigir um monumento ao grande historiador portuguez Alexandre Herculano, inscreveu-se com o valioso donativo de 6:000$000 réis um illustre homem de estado, Joaquim Filippe de Soure! Estamos, infelizmente, tão pouco habituados a taes actos de grandeza de alma e generosidade, que muita gente ficou abysmada!

E' naturalmente, para não causar tão grandes assombros que a maior parte das pessoas abastadas não fazem outro tanto!...

Honra áquelle benemerito cidadão. Engrandece-se tambem a patria quando se honram os seus filhos dilectos e muito amados.

Entre as corporações philantropicas tem o primeiro logar a «Sociedade das casas de asylo da infancia», que sustenta e educa mil creanças de ambos os sexos.

Illustres damas e cavalheiros a dirigem, grande numero de protectores e subscriptores a auxiliam, á frente dos quaes, como em tudo, se encontra a familia real.

Segue-se a «Sociedade das Crèches», da mesma fórma fundada e dirigida por distinctas damas e cavalheiros, auxiliados por subscriptores permanentes e por valiosos donativos de muitas pessoas benemeritas.

Instituição iniciada com a maior modestia, que felizmente tem radicado e crescido, ampliando o numero das suas casas e o numero dos pensionistas.

O «asylo José Estevão Coelho de Magalhães», da mesma sorte fundado pela iniciativa particular, que sustenta e educa grande numero de creanças.

Algumas escolas de iniciativa individual.

Posto não seja já do numero dos vivos, não devemos esquecer o philantropico conde de Ferreira.

Se em vida quiz furtar-se á popularidade que, sem duvida, o acclamaria benemerito, por sua morte deixou

avultadas quantias para a fundação de um hospicio de alienados e escolas publicas; mas bem melhor teria feito se, como os inglezes e americanos, tivesse elle mesmo fundado essas instituições; não só tinha tido essa gloria e satisfação, mas não daria occasião a tantas cousas exquisitas, para lhe não dar um nome mais feio, como as que tem originado a sua testamentaria.

Temos pezar de não podermos alargar este artigo enumerando mais alguns actos de generosidade de muitos outros cidadãos que bem merecem da patria; mas a grande maioria não os sabemos.

Um grande numero de pessoas abastadas consomem o tempo e gastam a vida em *frioleiras*, os bens em *inutilidades*, por isso o seu nome, a não ser para os herdeiros, não passa além do momento em que se conta o ultimo trem do acompanhamento que os segue ao cemiterio.

Ainda não ha muito tempo tivemos a paciencia de contar o numero de trens que acompanhava um d'estes *benemeritos cidadãos*, foram 81!..................

Se o valor absoluto d'aquella vida podia ser representado por um simples—zero—aquelle numero fatidico confirmava, pela *sua prova*, que de tal morte ficava nada!!!

....

Não creiam os nossos prezadissimos leitores que fazer uma estrada de 3:000 metros por 12:000$000 réis, em tres mezes (não contando expropriações de casas, ou alguma obra de arte excepcional, é bem claro), seja cousa que immortalise um constructor; para o fazer precisa unicamente duas cousas: dinheiro e que possa decidir rapidamente todas as questões, sem necessidade de officios, informes, relatorios, consultas, etc., verdadeiras teias de aranha, em que, uma vez caido, é difficil desprender-se.

O ultimo trabalho que executámos, quando dirigiamos as obras publicas de Vizeu, foi o lanço da ponte do Dão ao cruzeiro de Fagilde, na estrada de Vizeu

a Mangualde, em uma extensão de mais de tres kilometros.

Como a maior parte dos nossos leitores não a conhecem, mal podem avaliar as difficuldades da sua construcção; basta, porém, que lhes digâmos foi aberta ao longo de uma encosta de rocha granitica, alguma de grande rijeza, especialmente a que fica em frente da ponte, cuja escavação custou aproximadamente 2$000 réis o metro cubico! A estrada ganhava uma differença de nivel de quasi 140^{m}; pois, apesar de todas estas difficuldades, cento e cinco dias uteis, depois de começado o trabalho, estava toda aberta, empedrada e cylindrada, e passava por ella uma carruagem conduzindo um doente para Vizeu e tendo sido o seu custo inferior a 4:000$000 réis por kilometro!

Em vista d'isto, que difficuldade teriamos em construir a estrada do valle de Alcantara pelo preço e no tempo que dissemos?

Ahi fica, pois, o appello. Ouça-o quem *deve* ouvil-o; e, se não o tomar em consideração, então dirigimos a nossa supplica aos que *podem*.

Em tempos apresentou-se em Londres um israelita possuidor de uma perola magnifica, e foi offerecel-a á rainha, pedindo por ella 100:000$000 réis! A soberana, que, se era mulher no sexo, tinha muito mais juizo do que muitos homens que, julgando-se ajuizados, são comtudo capazes de, ao jogo, arriscarem 80:000$000 réis sobre uma carta, gastar 20:000$000 réis em uma colleira de cão, dar 2:000$000 réis pela chave de um camarote para um unica recita, etc., etc., recusou dar tão avultada somma por uma joia, na verdade rara, mas que não tinha um fim util. O israelita, desgostoso de não fazer negocio, dizia por toda a parte que ia passar ao continente para vender a sua perola a outro soberano, visto que a rainha de Inglaterra *não tinha dinheiro para lh'a comprar!*

Um negociante de Londres, sabendo do caso e desgostando-se de que o nome de Inglaterra podesse ser pronunciado com desfavor, mandou chamar o israe-

lita, comprou-lhe a perola, e, depois de paga, convidou-o para jantar. Ao *dessert*, tendo pedido um almofariz, lançou-lhe a perola dentro, reduziu-a a pó, e, lançando-o em um copo de vinho, propoz um brinde, que exprimiu nos seguintes termos:

«Bebo á saude da rainha de Inglaterra, que, bem vê, era muito capaz de comprar a sua perola, se o julgasse um beneficio para o seu paiz, pois que ella tem subditos que com o maior prazer a bebem á sua saude!»

Não se trata de *beber cem contos* de réis; trata-se unicamente de gastar doze em beneficio publico; ninguem quererá immortalisar-se como os illustres cidadãos que temos citado?

Como ainda não julgâmos absolutamente extincto, entre nós, o amor patrio, nem a grandeza de alma, esperâmos que sim.

Temos visto qaal a importancia que o valle de Alcantara póde adquirir na viação ordinaria de Lisboa com os seus arrabaldes; vamos agora consideral-o sob um ponto de vista ainda mais transcendente, qual o de ser a origem de uma importante rede de viação accelerada, que chamaremos de *caminhos de ferro do noroeste*.

Esta rede deve compôr-se dos caminhos de ferro de Lisboa a Pombal, que é o seu tronco principal, e do de *cintura*, seu complemento indispensavel, e dos ramaes de Belem e Cascaes, Cintra e Collares, Mafra e Ericeira, e quaesquer outros que de futuro se julgue conveniente construir. Com ella virão entroncar linhas muito notaveis, como as de Alhandra a Torres Vedras e do Valle de Santarem a Peniche.

A linha de Lisboa a Pombal e o caminho de ferro de cintura são, não só os mais importantes de toda esta rede, mas os mais importantes de todos os caminhos de ferro que ha a construir ao norte do Tejo; é por essa causa que julgâmos conveniente fazer algumas considerações sobre elles.

Esta linha, a verdadeira linha do norte, caminhando

ao longo de um paiz fertil, de uma producção enorme, de uma população intensa, será uma das de maior importancia economica e de maior rendimento.

Sob o ponto de vista estrategico a sua missão é da mais alta transcendencia, porque atravessa as tres grandes linhas de defeza em volta de Lisboa [1], passando por Torres Vedras, o ponto mais forte de todas ellas, verdadeira chave da defensa da capital.

Sendo um traçado alto, não estando sujeito a inundações, como succedeu ao caminho de ferro de leste no rigoroso inverno de 1876, em que a sua interrupção occasionou graves transtornos ao commercio e á industria, sendo necessario fazer o serviço do correio e passageiros do norte pela estrada ordinaria, e o correio internacional e passageiros pela linha de sueste, estando suspenso muitos dias o transporte de mercadorias, *assegura* as communicações de Lisboa com as provincias do norte, por estar muito distanciada das linhas provaveis de ataque, que naturalmente serão o alto Alemtejo e a Beira Baixa, e com toda a Europa pelo trajecto mais curto, logo que esteja em exploração a linha da Beira Alta [2].

O traçado da linha de Lisboa a Pombal deve ser estudado com as maiores cautellas, para que não seja olvidado promenor algum que o ponha nas melhores condições de defensa do paiz. Por esta importante razão, além de outras, se vê que deve ser estudado pelos engenheiros do estado e superintendido por uma commissão de engenheiros militares. Que se não descure, emfim, cousa alguma que deva ser tomada em consideração. As vantagens estrategicas não podem nem devem ser sacrificadas ás economicas; antes um

[1] 1.ª Cartaxo, Almoster, Rio Maior, Obidos e Peniche.
2.ª Alhandra, Torres Vedras á foz do Sizandro.
3.ª Sacavem, Aguieira, Ameixoeira, Costa da Luz, Payã, Queluz, Alto do Cartaxo e Caxias.

[2] Pela actual linha de leste e Madrid, o trajecto de Lisboa a Paris é de 2:325 kilometros; pela Beira Alta reduz-se a 1:875, menos 450 kilometros, e far-se-ha em 40 horas.

traçado mais longo e mais caro, mas vantajoso á defensa, do que mais curto e mais barato, mas nocivo.

Deve começar junto ao quartel dos marinheiros militares, seguir pelo valle de Alcantara, Torres Vedras, Obidos, Caldas, porto de S. Martinho e Leiria, terminando na linha do norte em Pombal, ou qualquer outro ponto que se julgue mais conveniente.

O caminho de ferro de cintura, complemento do de Lisboa a Pombal, apesar da sua pouca extensão, é o mais importante de todos os do paiz. Compete-lhe o desempenho das mais altas funcções estrategicas e economicas.

Situado internamente á 3.ª linha de defeza em volta de Lisboa, tem uma importancia decisiva no movimento economico e militar da rede geral. Ligando-a, esta ligação permittir-lhe-ha concentrar todos os meios defensivos em Lisboa, ou dirigil-os sobre um ou mais pontos determinados, e dar-lhe-ha por isso um valor que nenhum outro caminho de ferro póde assumir em tão alto grau.

No remanso da paz, quando progride e augmenta o movimento e com elle a riqueza publica, a sua missão não é menos importante, porque facilita as communicações entre todos os caminhos de ferro de primeira e segunda ordem, sem necessidade de baldeação. Por consequencia não só as viagens commerciaes e industriaes, mas as de recreio, sobretudo nos dias sanctificados, farão d'este caminho de ferro o mais importante e de maior movimento de todo o paiz.

É do caminho de ferro de cintura que devem partir, ou com elle entroncar, todos os caminhos de ferro, qualquer que seja a sua direcção.

O seu traçado deve começar em uma estação da linha de Lisboa a Pombal, em frente de Sete Rios, e, passando pelo Rego e Campo Pequeno, seguir pelo valle de Chellas, ligar com a linha de leste.

A parte da linha de Lisboa a Pombal, comprehendida entre Lisboa e a estação de Sete Rios bem como o caminho de ferro de cintura devem ser construidos

com expropriações, obras de arte e leito proprio para duas vias, todo o resto da linha, de Sete Rios a Pombal, poderá talvez, ser construido com expropriações, obras de arte e leito proprio para uma via, com as necessarias vias de resguardo e de serviço nas estações.

Os ramaes de que fallámos, tendo mais ou menos valor economico, têem menos importancia estrategica, do que os dois, de que temos tratado, excepto o primeiro, que sendo marginal ao Tejo, passando além da sua foz, chegando á bahia de Cascaes, um ante-porto seguro, verdadeiro abrigo, mas que póde tambem servir para desembarque do inimigo, a sua missão, n'esse caso, permittindo concentrar ali rapidamente tropas e material de guerra, é da mais alta transcendencia, e, se não estiver construido, deve sel-o immediatamente.

O ramal de Cintra tem simplesmente importancia economica, e, entre elles, deve ser dos de maior rendimento.

Dissemos que os pontos do paiz que mais facilmente podem ser invadidos são o alto Alemtejo e a Beira Baixa, portanto a linha de leste será a primeira tomada pelo inimigo, e, logo que a invasão passe áquem de Tancos, nenhum obstaculo encontrará até á primeira linha avançada de defeza de Lisboa (a do valle de Santarem a Peniche) e toda a linha de leste e o entroncamento da do norte ficará em poder do inimigo. Se a linha de Lisboa a Pombal não estiver livre, a capital ficará isolada e cortadas as communicações para o norte; e é por todas estas considerações politicas, estrategicas e economicas que julgâmos da maior conveniencia publica que a rede dos caminhos de ferro do noroeste seja explorada pelo estado.

Pelo que temos dito parece-nos ter provado exuberantemente a importancia economica e militar d'esta rede, e especialmente da linha de Pombal e do seu complemento, o caminho de ferro de cintura, e que portanto seria absurdo até imaginar que ella podesse prescindir de ter uma estação terminal exclusivamente sua.

O estudo das estações terminaes de toda a rede de caminhos de ferro, em Lisboa, é uma questão de tão alta importancia economica e estrategica que por maneira alguma póde ser posta de parte: vamos pois fazer sobre ella as considerações que julgâmos indispensaveis.

Parece-nos facil de comprehender, evidente mesmo, que ainda antes de estarem construidas todas as principaes linhas de caminhos de ferro, as suas ligações e entroncamento com as linhas hespanholas, mesmo antes que o porto de Lisboa seja declarado porto franco, como convém ao futuro emporio do commercio entre a Europa, Africa e America, já esta cidade deve ser considerada como estação terminal da grande linha europea, se o seu porto se achar munido de todos os estabelecimentos de que necessita, para commodidade e segurança da navegação e commercio e os passageiros forem isentos de tantos estorvos e inuteis incommodos.

Á primeira vista parece haver grande vantagem em reunir toda a rede de caminhos de ferro em unica estação, mas o estudo consciencioso e reflectido da difficuldade de explorar uma rede tão extensa e complicada, a quasi impossibilidade de confeccionar um horario, satisfazendo a tão diversas necessidades, a difficuldade de obter em Lisboa um terreno vasto, central e em boas condições para conter tudo quanto a estação terminal de uma rede de mais de 4:000 kilometros deve possuir; a inapreciavel vantagem estrategica, em tempo de guerra, de não agglomerar em uma unica estação o pessoal e material de guerra, distribuindo-o em mais estações, mas que estejam em ligação immediata, tudo isso obriga ao estabelecimento de mais do que uma estação e vamos determinar qual deve ser o seu numero.

A grande arteria marginal do Tejo, comprehendida entre os dois extremos da circumvallação, tem a extensão de 6:000 metros.

Se dividirmos esta linha em tres partes iguaes, e

as marcarmos na planta da cidade, veremos que a primeira comprehende desde a Madre de Deus até ao caes de Santarem; a segunda desde o caes de Santarem até á linha de thalweg da rua de S. Bento; a terceira desde essa linha até Alcantara. Se pelos dois pontos intermedios tirarmos perpendiculares á margem do Tejo, até encontrar a estrada da circumvallação, dividiremos assim a cidade em tres partes, que chamaremos: *oriental, central e occidental.*

Pela sua população, riqueza, valor commercial e industrial e maior movimento, estas tres partes pódem classificar-se na seguinte ordem: 1.ª, central, 2.ª, occidental 3.ª, oriental.

É pois a oriental a menos importante e a sua importancia decresce na razão do afastamento da linha divisoria do caes de Santarem para o oriente, de sorte que além do de S. Vicente de Fóra, a população é insignificante; e, se não fosse a existencia dos arsenaes militares, o caminho de ferro de leste e norte e algumas poucas fabricas que ali ha, toda aquella parte da cidade teria desapparecido, visto que, apesar d'esses elementos de vida, longe de crescer, definha.

As tres grandes divisões que estabelecemos mostram evidentemente a necessidade das tres estações terminaes de caminhos de ferro, de que em todas as memorias apresentadas á associação dos engenheiros civis nos temos occupado; e que similhantemente, denominamos *oriental, central e occidental;* a primeira a do Caes dos Soldados, a segunda no principio da rua do Salitre, tendo as suas tres fachadas na avenida da Liberdade, rua das Pretas e de S. José; a terceira no valle de Alcantara, junto ao quartel dos marinheiros militares.

Seria um grave erro economico e estrategico concentrar o movimento dos principaes caminhos de ferro do paiz em uma unica estação e muito principalmente na estação oriental, não só porque já é acanhada e difficilmente póde ser alargada para o rio, visto a mu-

ralha estar proxima da linha do peirau, e para o norte pela encosta de Santa Clara, mas ainda porque ella existe no extremo da cidade, que não tem tendencia a desenvolver-se. Seria pretender cencentrar a vida em *um cemiterio.*

Quando fallámos do valle central, tratámos da sua estação terminal de caminhos de ferro, por isso nada mais diremos a esse respeito.

Quanto porém á estação occidental virá ella a ser de uma grande importancia, porque em um pequeno circulo, de que o valle de Alcantara póde considerar-se diametro, existe uma grande população e tende sempre a crescer, não só pelo numero de fabricas e grandes estabelecimentos que constantemente augmentá n'aquelles sitios, mas ainda pelas edificações do novo bairro do Calvario.

Em vista de tudo quanto temos dito, parece-nos exuberantemente demonstrado, que o valle de Alcantara terá uma grande importancia no movimento futuro da viação ordinaria e accelerada de Lisboa, e que até hoje, sem rasão alguma, mais do que um inqualificavel desleixo, tem sido votado ao mais injusto desprezo, de que elle, estejam certos, ha de emancipar-se em breve.

Para não alongarmos mais este artigo, ficaremos por aqui, voltando ao nosso estudo, e continuando a resposta á carta do nosso estimavel correspondente.

Janeiro de 1881.

MIGUEL CARLOS CORREIA PAES.